

Angriff auf die Laderaupen

Hanomag B 8 b

Laderaupe oder Radlader? Das war für viele Bauunternehmer in den späten 1950er Jahren eine schwierige Frage. Aber Hanomag hatte eine Antwort ...



von Ulf Böge

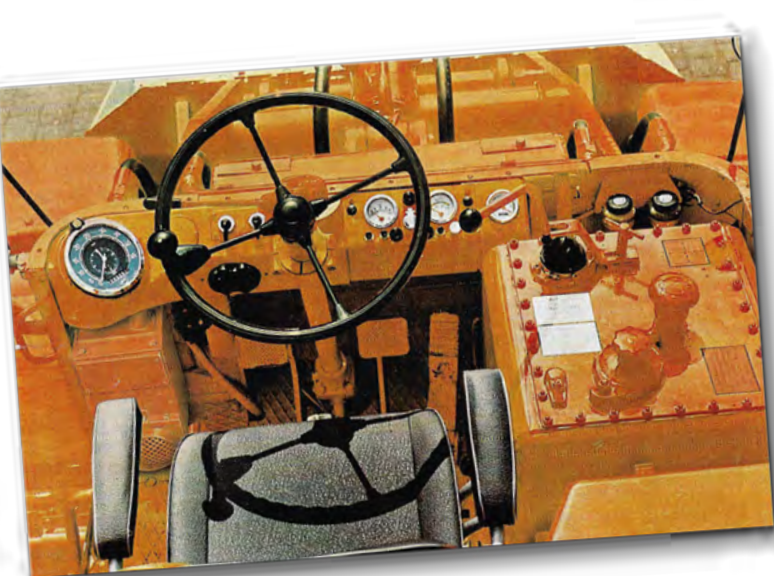
Raupen waren bewährt und geübt – Radlader, auch Fahr-lader genannt, hingegen noch etwas ganz Modernes. Erste Typen kamen nach dem Zweiten Weltkrieg aus den USA nach Europa und brachten natürlich auch in Deutschland die Baubranche zum Staunen. Viele Hersteller begannen sich nun auf unterschiedlichste Weise mit dieser neuen Baumaschinenart zu befassen.

Auch Hanomag erkannte das unglaubliche Potential, das mit diesen

schnellen und mobilen Ladegeräten einher ging, und startete ab 1955 mit der Umsetzung erster Ideen. Inspirierend waren auch für Hanomag die Vorbilder aus Amerika. Dort waren bereits seit Ende der 1940er Jahre Schaufellader in unterschiedlichen Bauarten im Einsatz. Obwohl bereits auch in Europa Maschinen mit Knicklenkung entwickelt waren, entschieden sich die Konstrukteure in Hannover beim Prototypen für eine Hinterachs-Lenkung sowie einen Vorderadantrieb. Ihr Erstlingswerk – es wurde R 60 benannt – sahen seine

Schöpfer sogleich in zwei unterschiedlichen Versionen vor: Als Frontlader sowie als Schwenklader. Letztere Variante war zur damaligen Zeit besonders en vogue, da sie eine Vielzahl von Ausrüstungsmöglichkeiten ergab. Beide Varianten fielen bei der Felderprobung jedoch erst einmal durch. Der Anfang war schwer und so wurde weiter experimentiert.

1960 war es dann soweit: Der erste serienreife Hanomag-Radlader vom Typ B 70 AF konnte der Fachwelt präsentiert werden. Diesmal wurden der Maschine Allradantrieb



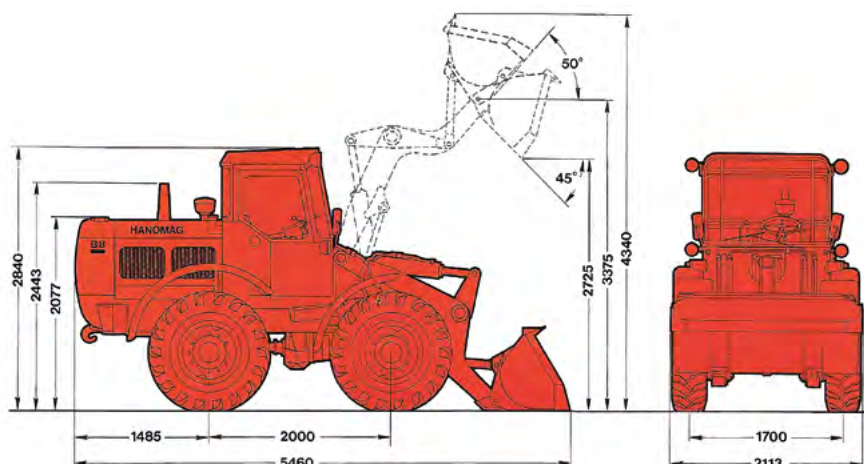
Der gefederte Schwingsitz mit Armlehnen war seinerzeit höchster Fahrkomfort. Nicht selten verbrachten Fahrer anderer Fabrikate ihren Arbeitsplatz auf kalten Sitzschalen. Auch die Anordnung der Hebel und Pedale war sinnvoll gedacht und ergonomisch angeordnet.



Der B 8 b hatte auch im schweren Gelände immer beste Traktion aller Reifen durch die pendelnde Hinterachse. Optional erhielt dieser Radlader hier die charakteristischen Radabdeckungen.

Der Hanomag B 8 b wurde mehrmals als Modell realisiert, von NZG sogar in beiden Massstäben 1:87 und 1:50 (Bild links).

Die Abmessungen des Hanomag B 8 b (1964 bis 1972).



und Planetenachsen zugedacht – der Zweizylinder Hanomag-Motor D 721 verfügte zunächst über 70 PS. Ab 1962 änderte sich die Typenbezeichnung dann auf B 8 AF und die Motorleistung wurde um 10 PS angehoben. Schon bei den ersten Hanomag-Radladern wurde auf die Sicherheit des Fahrer grosser Wert gelegt. Der Einstieg wurde so bequem wie nur möglich – und ohne das, in dieser Zeit noch übliche, Klettern über Zylinder oder Hubgerüst gestaltet.

Ein weiterer wichtiger Schritt wurde 1964 mit der Weiterentwicklung

zum B 8 Serie b vollbracht. Neben dem neuen Hanomag-Motor D 941 mit 80 PS verfügte die Maschine weiterhin über Drehmomentwandler und Wendewechselgetriebe (Power-Shift). Neu war die Konstruktion des Hubgerüsts und die Anordnung der Hubzylinder. Der Wirkungsgrad, der auch bei den Vorgängern bewährten Z-Kinematik, wurde dadurch erheblich verbessert. Nur zwei Handhebel waren für den Betrieb zu bedienen: Links für die Fahrtrichtung, rechts für alle Funktionen der Ladeanlage. Der Fahrer sass dabei entweder unter einem seitlich offe-

nen Dach mit wahlweisem Planenverdeck, oder in der formschönen Ganzstahl-Kabine, mit manueller «Klimaanlage», was bedeutete: Heizung an, Fenster auf, beides zugleich oder umgekehrt ...


Geländetauglich

Auch im Gelände war der Hanomag B 8 b mehr als überzeugend. Die gesamte Motorkraft wurde auf die vier grossen Reifen übertragen, die sich durch die pendelnd aufgehängte Hinterachse an jede Unebenheit anpassen konnten. Die

Geschichte

Lenkung funktionierte mit hydraulischer Unterstützung, wobei die Einzelradbremsung noch eine Besonderheit darstellte. Per Knopfdruck konnte damit die Manövrierfähigkeit des Radladers erhöht und der Wenderadius erheblich reduziert werden. Ging es dann wieder auf die Strasse, war eine Spitzengeschwindigkeit von 40 km/h möglich. Zur damaligen Zeit galt das durchaus schon als «autobahnfähig».

Natürlich war der Hanomag B 8 b nicht nur eine flinke Lademaschine auf Baustellen oder in Kiesgruben, der in rund 54 Sekunden ein Ladespiel vollbringen konnte. Zahlreiche Arbeitswerkzeuge waren anstelle der 1.0 m³ fassenden Standardschaufel einsetzbar. Dazu gehörten Steingabeln, Planierschilde, Lasthaken oder auch eine Stapelgabel, mit der durchaus schwere Lasten bewegt werden konnten. Immerhin verfügte der Radlader über eine Hubkraft von 6 t bei einem Eigengewicht von 7.6 t – ohne Radabdeckungen. Beeindruckend war auch die Reifenauswahl: Aus acht unterschiedlichen Typen konnte gewählt werden. In der Grundausstattung kostete der Radlader 1968 rund 85.000 DM.

Nach und nach verdrängten der Hanomag B 8 b und danach die weiteren Radlader-Typen die bis dahin noch eingesetzten Laderaupen. Deren Ära war nunmehr vorbei. Noch bis 1972 wurde der Hanomag B 8 b in einer Stückzahl von rund 3.400 Einheiten in Hannover-Linden gefertigt. Sein Nachfolger, der kantige B 8 c wurde dann ebenfalls mit Hinterachslenkung angeboten und mutierte, nach der Übernahme durch Massey-Ferguson im Jahre 1974, zum MF 33 B. 



Das 1:50 Modell von NZG gibt das Original treffend wieder.

Mehr noch als heute waren Radlader in den 1960er Jahren gefordert. So gehörten beispielsweise neben Ausschachtungen, die nun vorzugsweise von Baggern übernommen wurden, auch Abbrucharbeiten durchaus zum Arbeitspensum des Hanomag B 8 b. Wenn auch für die Arbeitssicherheit noch kein ausgeprägter Sinn bestand, so waren hierbei zumindest die Reifen mit Panzerketten geschützt.



Ulf Böge arbeitet seit drei Jahrzehnten in der Baumaschinenbranche und ist bekannt durch zahlreiche Fach-Publikationen.